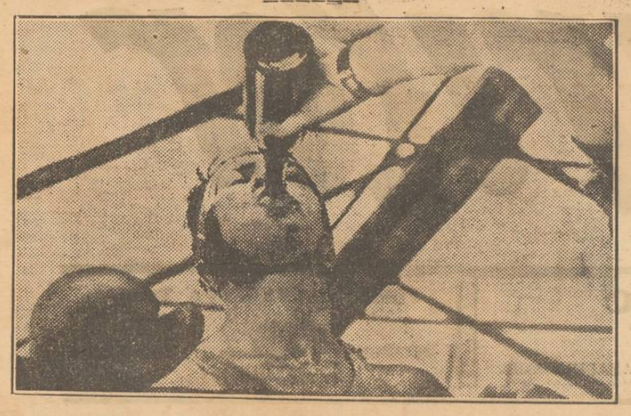
Boxeurul nenoroc...



Max Schmelling a avut din nou ghinion. După Jim Braddock și Tommy Farr a refuzat să boxeze cu campionul german. Max Schmeling, un al doilea «Voevodul nenoroc»...

Ședințele pe cari le ține Comitetul grupării Venus se bucură în anumite ocaziuni de două prezențe.

De câte ori figurează pe ordinea de zi ceva important, asistă și d. general Gabriel Marinescu. Și, de câte ori vine d. general Gabriel Marinescu, vine și... Nicu Teodoru.

Nu știu ce legătură o fi între prezența d-lui gen. Marinescu și apariția lui Chibrit. Fapt este însă, că niciodată președintele Venusului n'a venit la o ședință a Comitetului, fără să fie... precedat de umbra sa permanentă: Teodoru.

Coincidența aceasta nu se rezumă doar la un aspect decorativ. Dimpotrivă. De câte ori își întâlnește președintele (fiindcă Teodoru este un vechiu și pasionat venusist), Chibrit are și scurte dar productive convorbiri cu președintele negrilor.

Ultima întâlnire... sportivă între d. general Gabriel Marinescu și sergentul cu termen redus Nicu Teodoru-Chibrit, a avut loc acum două zile. Cu prilejul ședinței în care s'a hotărît angajarea lui Ianossy ca antrenor al Venusului.

In vestibul, lume multă. Prin frontul aliniat al membrilor din Comitet, d. prefect a trecut grăbit, cu zâmbetul său larg de prietenie totală pentru conducătorii venusiști. Zâmbete, strângeri de mână, saluturi.

Apoi, dintr'un colț, o voce răzbate răspicat:

— Să trăiți, d. prefect.

— Ce e Teodorule?

— Am două adrese pentru dv...

Deși știa ce pot să cuprindă «adresele lui Chibrit (fiindcă «adresele» acestea au întotdeauna același cuprins), d. prefect le-a primit:

— Ia dă-mi-le...

Și a început să le citească tare. Prima: «Domnule ministru, vă rog să bine voiți...

— Aha! s'a lămurit d. prefect.

Și-a destins gura într'un zâmbet și mai larg, și a clipit cu o veche simpatie pentru petiționarul acesta simpatic:

— Criză mare?

— Mare de tot, d-le ministru...

— Și de când durează?

— De trei săptămâni.

— Atunci vre-o 3000 ar ajunge?

— Ajung perfect!... a confirmat Chibrit.

— Se aprobă 3000 lei... a pus d. prefect rezoluție în colțul «adresii».

*

Adresa aceasta însă, după cum am spus, mai sus, n'a fost prezentată singură. A avut și un duplicat.

— Dar cu asta ce ei? s'a mirat d. prefect, desfăcând a doua hârtie.

— O adresă! a îngânat Chibrit.

— Altă adresă?

— Alta, d-le ministru.

— Ia s'o vedem și p'asta.

Și d. prefect a prins să citească a doua adresă: «Domnule ministru, fiind complet lipsit de mijloace...

— Asta e inexact!... a protestat d. prefect.

— Ba este exact. Nu am niciun ban.

— I-ai și cheltuit? a explodat sever președintele Venusului. Abia ți-am aprobat 3000 de lei...

L'a lăsat pe Chibrit să nu priceapă dacă e serios sau glumă, și a citit mai departe: «...vă rog să dispuneți să mi se acorde un serviciu la Prefectură...».

— Vrei un serviciu?... Nu e rău. Dar ce-aș putea să te numesc?

— Găsiți ceva și pentru mine! a insistat Chibrit.

— Dar ce-aș putea să te numesc?

— Sunt și bolnav!

— Bolnav? Ce ai?

— Sunt răcit. Am obiceiul să dorm descoperit. Cum adorm, cum mă descopăr.

— Descoperit? a zâmbit d. prefect cu o lumină de satisfacție în ochi. Dacă dormi descoperit, am găsit.

Și o pus imediat rezoluție și pe a doua «adresă»: se numește d. Teodoru Niculae pe ziua de 1 Iulie în postul de agent... acoperit.

Iată deci, că d. general Gabriel Marinescu nu s'a ocupat la ultima ședință a Venusului, numai de angajarea antrenorului Ianossy.

Angajarea lui Teodoru, de Siguranța Poliției, a fost soluționată în aceiaș ședință...

Castor

Vești aviatice din toată lumea

Federația Aeronautică Regală a României a primit o scrisoare din partea Federației Aeronautice Internaționale prn care aceasta îi aduce la cunoștință omologarea următoarelor noui recorduri:

Record de altitudine. Italia. Pilot: Mario Pezzi. Biplan Caproni. Motor piaggio XI R. C. 72 Montecelio, 3 Mai 1937: 15.65 metri.

Record de durată cu înapoiere la locul de plecare (motoplanor cu un loc, prima categorie): 3 ore6 3 min. 36 sec.

Înălțime deasupra punctului de plecare: 2970 metri rec. dip. Pilot Friedrich Aufermann; motoplanor Baby II; greutate 335 kgr.; aerodromul din Rangsdorf, 14 Mai 1937.

Record de durată (Germania). Pilot: Ewald Rohlfs. Helicopter FW 61 al profesorului Henrich Focke; motor Siemens, de 160 c. p. Aerodrom Bremen, 25 Iunie 1937: 1 oră 20 m. 49 s.

Distanță în circuit închis (Germania): 80 km. 604.

Distanță în linie dreaptă (Germania) 16 km. 400.

Iuțeală pe 20 km. (Germania): 122,553 km./oră.

Pilot: Ewald Rohlfs; Helicopter FW 61 VI. al prof. Henrich Focke. Motor Siemens Sh 14 a de 16 cp. Aerodrom Bremen. 26 Iunie 1937.

Franța

Pentru Ralley-ul Internațional ce va avea loc la 31 Iulie, în cadrul Expoziției dela Paris, s'au înscris până azi mai mult de 40 participanți, reprezentând opt națiuni.

Marea Britanie

Atelierele «Philipps et Powis», sunt pe punctul de a termina un nou tip de avion rapid de turism, înarmat cu un motor Rolls Royce, Kestrel XVI, de 749 c. p., care va putea atinge 466 km. pe oră.

Acest avion cu două locuri, este destinat atât antrenamentului de pilotaj al avioanelor moderne, și putând fi în acelaș timp un perfect avion de vânătoare.

Germania

Societatea germană de navigațiune aeriană «Lufthansa», va lansa în curând pe oceanul Atlantic un nou tip de hidroavion, «Ha 139».

Obținând autorizația, din acordurile anterioare cu Statele Unite, de a efectua la traversări ale Atlanticului — Germania le va întrepruinde cu acest hidroavion, urmând ruta Lisabona — New-York, cu o eventuală escală în insulele Azore.

Ha 39 a fost realizat în atelierele «Hamburger Flugzeugbau», de către inginerul Richard Vagt.

Italia

In bugetul Coloniilor italiene, aviația ocupă un loc de seamă: astfel pe anul 1937-38, s'a alocat pentru Libia o sumă de 30 milioane lire italiene; iar pentru Africa orientală, 114 milioane lire. In afară de aceste sume destinate numai aviației, coloniile italiene mai posedă și forțe aeriene de poliție colonială, căreia îi sunt rezervate sume speciale.

BOX

Astăseară o reuniune mixtă la Brașov

Astăseară pe arena Olimpia din Brașov se va desfășura o reuniune pugilistică al cărui cap de afiș va fi ținut de întâlnirea revanșă între proaspătul campion al României la categoria ușoară Lucian Popescu și Aurel Climan. Invingătorul acestui match va primi o frumoasă cupă.

Aurel Nicolau va face o exhibiție cu amatorul Petre Antonescu.

Programul amator va conține 4 matchuri ce se vor disputa între bucureșteni și brașoveni.

O reuniune la Galați

Sâmbătă 24 Iulie în sala „Teatrului Odeon" gruparea Gloria C. F. R. organizează o interesantă reuniune pugilistică.

Capul de afiș va fi ținut de întâlnirea dintre campionul categoriei muscă Dumitru Panaitescu și proaspătul profesionist Alexandru Marinescu.

Nouă matchuri amatoare complectează programul a cărui înfățișare este următoarea:

Marin Moscu (Gloria C. F. R.) — Gheorghe Cojocaru (J. C.).

Niculae Boncilă (Gloria C.F.R.) — Nicolae Sbână (J. C.).

Ali Bagdat (Gloria C.F.R.) — Niculae Tinichez (J. C.).

Ioan Anghel (Gloria C.F.R.) — Ulpiu Traian (J. C.).

Constantin David (Gloria C. F. R.) — Costel Ionescu (J. C.).

Grigore Jelesneac (Gloria C. F. R.) — Petre Ionescu (Turda).

Vasile Boantă (Gloria C. F. R.) — Ion Marinescu (F. C. Rapid).

Iancu Ionescu (Gloria C.F.R.) — Constantin Constantinescu (Turda).

Alfons Miski (Gloria C.F.R.) — Vasile Palalai (Gloria C.F.R.).

Gheorghe Zănoagă (Gloria C. F. R.) — Mihail Stănenescu (F. C. Rapid).

MATCH PROFESIONIST

Dumitru Panaitescu — Alexandru Marinescu.

Milică Teodorescu se însoară

Campionul României la categoria semi-mijlocie se însoară.

Milică Teodorescu ne-a adus vestea de mai sus, informându-ne că viitoarea lui soție va fi d-soara Stela Constantinescu.

Reuniunea dela Ploești din nou amânată

Reuniunea pugiliștilor care urma să se desfășoare Duminică la Ploești a fost din nou amânată pentru data de 1 August.

Programul amator rămâne acelaș, urmând să fie completat cu două matchuri profesioniste. In aceste matchuri vor boxa Gheorghe Popescu și Constantin Cionoiu contra unor adversari cari vor fi desemnați zilele acestea.

CICLISM

„Turul României"

Plecări matinale sau târzii ?!...

Constatări, concluzii și sugestii pe marginea formulei pornirilor în etape

Scriam în numărul trecut că, anul acesta, s'a decis ca plecările în etape să se dea cât mai matinal, adică între 5 și 7 dimineața, sosirile urmând să aibă loc către o a 12.

Un asemenea comunicat am publicat și noi, acum câteva zile. Și hotărîrea aceasta a pornirilor matinale era justificată astfel: evitarea efectelor dezastroase ale căldurii.

Este aceasta o hotărîre și o părere pe care o respectăm, dar căreia totuși, ne vom permite să-i aducem critica ce urmează. Nu o facem decât bazați pe experiența anilor precedenți, pe necesitățile reale ale vieții cicliste și pe încercările și concluziile la care au ajuns țările cu un trecut masiv în ale pedalei.

Analizarea problemei

Și pentru aceasta să începem analiza, atacând problema chiar dela litera a. Adică dela primele ture de pedale.

Să presupunem deci că, în prima zi, plecarea s'a dat la ore'e 10 dimineața. O oră care, în mod normal, și din motive de regie și reușită, nu poate fi evitată. Dar o zi pe căldură nu prea contează când celelalte vor avea plecări matinale, ar putea oricine opina. Și în adevăr așa pare a fi la prima vedere.

Insă, să continuăm.

Așa dar etapa doua va avea plecarea la ora 6 sau chiar 6 și 30 dimineața.

Ori, ce înseamnă această oră? Deșteptarea la 5. O oră tocmai când somnul e mai odihnitor, mai dulce, ca să ne exprimăm într'un termen mai popular, dar mai plastic. La o oră atât de matinală nu poți fi pus la punct cu odihna, nu poți fi sătul de somn și, implicit, se vor vedea figuri somnoroase, mahmure și oameni anchilozați. De teama de a nu se întârzia plecarea, cafeaua cu lapte va fi luată în pripă, o aprovizionare tot fugară, și public puțin la start. Să nu se uite că și propaganda trebuie servită.

Se va replica desigur că cicliștii vor fi în pat la ora 9 seara și că până la cinci e timp suficient. Nimic mai just. Nimic mai adevărat. Dar pe hârtie, numai. Căci în realitate refuzăm să credem că așa va fi. Cele trei „Tururi" de până acum ne-au oefrit destule dovezi concrete, de care însă nu poate fi nimeni învinuit.

Și iată pentru ce.

Fie că a fost etapă lungă (terminată după amiază) fie că a fost etapă scurtă (sfârșită la prânz) este o lege că cicliștii nu pot adormi înainte de 10—11 seara.

CAUZE PRECISE

Cauzele? 1001. Vom înșira doar câteva.

Să presupunem că la ora 8 seara s'a terminat cina și că alergătorii se îndreaptă spre dormitoare. Aci încep discuțiile, șuetele, glumele, ironiile, recapitularea etapei, etc. Unul își coase un boșeau, altul își aranjează „mașina", unul trânțește geamantanul, cineva geme într'un pat cu genunchii sdreliți, iar un oarecare sosit la o oră de primul, regretă în gura mare că n'au mai fost 100 km. în plus că el abia atunci își revenise într'o formă uluitoare. Și sgomotul iar începe.

O stare nervoasă, muschii încinși, fac ca alergătorii să nu poată ațipi decât către ora 10 ba chiar și mai târziu. Este un fapt verificat din practică și la fața locului.

SOMN RECONFORTANT

Apoi nu-i nimic mai satisfăcător pentru un ciclist decât să-l lași să „facă ochi" atunci când vrea el și să-l lași să lenevească în pat încă o oră după ce s'a trezit. E atât de reconfortantă această întârziere în pat încât către ora 9 când coboară, e dispus, umflat de somn și odihnă, și gata să înghită mii de kilometri.

Corpul obosit și încins din ajun, și-a regăsit pulsul normal, iar cele 8 ore de somn (1—12 noaptea până la 7-8 dim.) și-au făcut din plin efectul salutar.

Astfel fiind la ora 9 s'ar servi ceaiul sau cafeaua cu lapte, iar la ora 11 masa de prânz. In aceste două ore e timp suficient pentru revederea materialului.

Masa sfârșindu-se la ora 12 sau 12 și jumătate concurenții se pot odihni încă o oră și apoi către ora 2 plecarea, sosirea urmând să aibă loc către 7 sau după ora 6, cifrele variind atât la plecare cât și la sosire după felul și lungimea etapelor.

După o masă sdravănă și o oră de repaus, pentru digestie, ca să acoperi 140—150 km., nu mai ai nevoie decât de câteva fructe, un sandwich și un bidon cu limonadă sau ceai slab îndulcit. Lucru care nu se poate produce dimineața când o cafea cu lapte și câteva felii de pâine cu unt nu pot ține nici 30 km. și e nevoie să pleci cu buzunarele doldora de alimente.

Apoi baia, timpul de închiderea controlului pentru ultimul sosit, etc. pot face ca masa de prânz să fie luată după ora 2, către 3 chiar cum s'a întâmplat deseori.

Sunt lucruri pe care le-am consemnat la timp și apoi am meditat la o formulă cât mai nimerită. Deasemenea toți care au urmărit o cursă ciclistă sau au făcut ciclism cunosc că după ora 4 către seară se fuge cu o dispoziție extraordinară, așa cum nici în zorii unei zile frumoase nu poți alerga.

EXEMPLUL FRANCEZILOR

De altfel, în sprijinul tezei noastre vine și experiența de 30 ani a francezilor care în cele din urmă au ajuns tot la această formula a plecărilor târziu considerată fiind ca cea mai eficace.

Pentrucă, să nu se uite, unui ciclist i se poate cere, și dă el singur, maximum de randament atunci când s'a odihnit pe deplin.

CALDURILE

Dar căldurile?

Desigur e o replică serioasă al cărei răspuns însă, l-am lăsat la urmă din mai multe motive.

a) Către sfârșitul lui August și începutul lui Septembrie nu mai poate fi vorba de canicule.

b) De cele mai multe ori începutul lui Septembrie corespunde, în unele regiuni, unui anotimp ploios.

c) In Septembrie când se va da plecarea în etapele din nordul țării la ora 6 sau 7 dimineața, îți clănțăne literalmente dinții în gură, cum s'a întâmplat anul trecut.

d) Și apoi cel mai puternic argument: cicliștii s'au antrenat, zile întregi, toată vara și pe caniculele din Iulie. O dovedesc brațele și ceafa de abisieni arse crunt de soare.

Așa că razele unui soare îmblânzit de Septembrie nu mai poate fi un impediment.

Și mai e un punct, un argument, hotărîtor: propaganda, care, astfel, va fi cum nu se poate mai bine servită.

La ora prânzului, când lumea ese depe la ocupațiile zilnice, se poate înregistra o afluență mai mare de spectatori decât la o a 5-6 dimineața, iar după amiază și către amurg indiscutabil că lucrul se repetă.

CE SPUN CICLIȘTII

Inainte de a scrie aceste rânduri am întreprins, în prealabil, o anchetă în rândurile cicliștilor.

Toți pe care i-am interogat s'au grăbit să ne spună că plecările matinale nu le sunt pe plac.

— Tocmai când dormim mai bine să ne scoale...

— Să ne lase domnule să dormim cât mai mult...

— Dacă am mâncat bine la prânz apoi fug de rup pământul după masă fără să-mi pese de căldură...

Acestea au fost răspunsurile primite. Și încă alte zeci și zeci de variante pe aceiași temă:

De curiozitate propunem federalilor să facă un plebiscit și procentul de răspunsuri primite dela alergătorii care opinează pentru plecările după amiază va fi sdrobitor față de acei care vor fi de partea plecărilor matinale.

Este o problemă pe care am studiat-o îndelung, am întors-o și pe o parte și pe alta și având în vedere practica și învățămintele extrase din anii trecuți am ajuns la formula aceasta a plecărilor târzii.

E o formulă, de partea căreia suntem, și pe care o supunem forului de specialitate care, credem va reflecta asupra ei și nu va întârzia s'o adopte. Este soluția la care au ajuns țări mai avansate în ciclism ca noi și care odată experimentată va da rezultate bune și se va impune definitiv.

EMIL IENCEK

Știri diverse

Clubul Carpatin Român organizează Duminică 18 Iulie o ascensiune colectivă pe următoarea rută:

Bușteni — Valea Mălinului — Valea Hornului — Colțul Gălbinele — Valea Gălbinelor — Bușteni.

Plecarea va avea loc din Bușteni la orele 5 jum. dim., dela Monumentul din fața gării.

Comisia superioară de apel a F. R. B. V. ține ședință astă seară la ora 20 în local Federației din str. Atena No. 11.

Prezența delegaților care au de susținut apelurile este absolut necesară, întrucât se vor soluționa toate contestațiile rămase pe loc.

Cursa ciclistă Sofia-Varna

Ultima etapă

Mult a fost puțin a rămas. Iată-ne ajunși în preajma plecării în ultima etapă a cursei cicliste Sofia —Varna. Rusciuk-ul, oraș în care sportul pedalei de bucură de multe simpatii, este în sărbătoare. Această Duminică de Iulie, călduroasă și apăsătoare, nu împiedică pe admiratorii ciclismului să se deplaseze.

In oraș este o animație neobișnuită. Alergătorii forfotesc de colo, până colo. Sunt în fierberea ultimilor pregătiri.

Atelierul motociclistului Milko Kleiner, bine cunoscut la noi din probele de viteză, pe cari le-a disputat în București, este luat cu asalt. Milko numai prididește cu lucrul, dar satisface pe toată lumea.

Ora startului se apropie dar nu toți concurenții sunt gata de plecare. Etapa este lungă și cere multă atenție și deosebită îngrijire în ce privește alimentația pe drum.

LA PIAȚA DE FRUCTE

Organizatorii desinteresându-se complet de chestiunea unor provizii de drum, mă reped în piața de fructe, apoi într'o cofetărie și câteva minute mai târziu, Hapciuc, Safanov și Marius Tudor era îndestulați cu fructe și ciocolată.

— Acum avem curaj la drum, îmi spune Safanov, îndesându-și proviziile în buzunarele tricoului.

STARTUL

La ora 9 și 20, concurenții sunt înșiruiți ca la defilare. Mai sunt 10 minute până la plecare și alergătorii sunt siliți să suporte avalanșa arzătoare a razelor solare.

Odată timpul trecut, două focuri de revolver consemnează plecarea în ultima etapă a cursei și protocolul precedentelor starturi se repetă ca într'un film de cinematograf cu scene identice.

La bariera orașului, semnalul convențional arată cicliștilor că pot trece înaintea automobilului oficial spre a se avânta pe întinsul șoselei.

FOC DE PAIE

Primele învârtituri de pedală sunt rapide. Avem impresia că se va merge în alură puternică. Această impresie însă a fost de scurtă durată căci, în curând, caravana începe să se miște cu iuțeala melcului, permițând tuturor celor cari pierduseră contactul să revină.

Alergarea este deadreptul monotonă și obosește îngrozitor pe toți cei cari o urmăresc. Insistențele depuse de oficiali pentru accelerarea train-ului rămân zadarnice și caravana continuă să se miște la „relanti".

MARIUS IN PANĂ

Deși se merge ca la plimbare, Marius Tudor nu poate evita spargerea unui cauciuc și rămâne. Componenții plutonului nu se sinchisesc de acest fapt și continuă să se mențină în alura melcului. Totuși Marius nu revine și nu va reveni până la sfârșitul etapei.

DIVERTISMENT

Plictiseala devine enervantă.

Sunt mai bine de două ore dela plecare și nu s'au acoperit nici 60 km. Intârzierea asupra itinerariului este apreciabilă. Neîncrederea cuprinde pe oficiali cari se gândesc că s'ar putea întâmpla ca noaptea să ne apuce pe drum. Se decide reducerea cu o oră a etapei de masă dela Sumen și în acest moment, șoferul mașinei noastre are fericita inspirație să deschidă aparatul de radio. Acum, postul București ne delectează cu ultimele șlagăre și începeanul mersului nu ne mai plictisește.

CISTERNE DE APA

In acest timp, cicliștii consumă apă cu „găleata", Ivan Ilieff fiind din acest punct de vedere un autentic bazin..

Populația face risipă de alcioare cari intră în posesia alergătorilor. Din mână în mână, aceste mici depozite de apă, trec pe la fiecare alergător spre a sfârși cu o odihnă, în șanțul șoselei.

HAPCIUC VREA SA SCAPE

Singurii cari nu abuzează de apă sunt Hapciuc și Savanov. Alergătorii români se simt la largul lor și la un moemnt dat, Hapciuc propune lui Safanov o încercare de evadare. Adversarii prind de veste și un veritabil consiliu „pe roate" se institue. Până la urmă, Hapciuc este convins să nu forțeze alura și, ca semn de înțelegere generală, toți cicliștii coboară la prima fântână și, fără grabă, se alimentează schimbând glume, mai mult sau mai puțin înțelese (sunt doar trei națiuni în cursă). Și nimeni nu reincalecă până ce nu este toată lumea de acord. In acest timp, oficialii fac haz de necaz.

SPRE SUMEN

Abia cu 15 km. înainte de intrarea în Sumen, protagoniștii se mai desmorțesc și alura ia aspectul unei plimbări mai grăbite.

In plutonul fruntaș sunt acum 20 concurenți, dintre cari 2 nu întârzie să fie depășiți.

Cu 10 km. înainte de intrarea în oraș, grupul mai pierde o unitate. Este vorba de Safanov, care, rupând ghidonul accidentat în precedenta etapă trebue să înoteze.

SOSIREA LA SUMEN

La demarajul dela Sumen au luat parte 17 concurenți și sosirea făcându-se într'un cot de stradă a cauzat răsturnarea jugoslavului Gartner, învingătorul sprintului. După Gartner, au sosit în ordine: Gheorghieff, Grgac, Prosinek, Nenoff Simoff, Omusz, Hapciuc, etc.

Ștefan Safanov a sosit 1 min. 40 sec. mai târziu, ducând o parte din ghidon în mână. Marius Tudor a sosit abia după 24 minute.

SPRE TINTA FINALA

După o oră jumătate de odihnă, concurenții au pornit în ordinea sosirei, spre ținta finală a cursei: Varna.

Alura este acum rapidă, fiecare alergător căutând să scape, spre a-și creia o situație favorabilă.

Sprinturile se succed cu reepziciune și lor nu le rezistă decât: Grgac, Prosineck, Nenoff, Konstantinoff și Hapciuc. Acesta din urmă este însă „tăiat" involuntar de Grgac și răsturnându-se, se rănește iserios la brațul stâng. Nu descurajează însă și repornește vârtos la drum. Dar, neputând utiliza brațul drept, pedalează cu un randament redus.

SAFANOV CA O LOCOMOTIVA

In acest timp, Safanov care primise ordine precise să prindă pe Dimitrie Petrov care îi amenința locul în clasamentul general, se conformă și înaintează ca o locomotivă. Petrov este prins și depășit, pentruca apoi, Safanov să ajungă pe Hapciuc cu care va merge împreună mai multe zeci de kiloemtri.

KONSTANTINOFF DISTANȚAT

Pe când Safanov și Hapciuc luptau să refacă terenul pierdut, plutonul fruntaș se micșorează cu o unitate. Konstantinoff este distanțat și după câțiva kilometri intervalul dintre el și leaderi este de trei minute. Jugoslavii forțează mereu și insistent încercând să recâștige minutele ce le-ar putea aduce victoria pe echipe.

KONSTANTINOFF REVINE CU... MAȘINA

Eforturile jugoslavilor nu dau rezultate căci, Konstantinoff trasvreo 15 km. cu automoiblul, și aceasta în văzul tuturor, inclusiv al jugoslavilor cari protestează vehement, reajunge la înălțimea fruntașilor.

In momentul când Konstantinoff a reluat contactul un scurt scandal presărat cu grele invective era să cauzeze o bătae ca pe ring. Numai o împrejurare fericită nu m'a pus

(Continuare în pag. 4-a)